

[Dohrmann]

den faste forbindelse over Storebælt; men det har vi sådan set gjort med vilje, fordi vi har følt, at det var der andre partier som tog sig af, og at vi på den måde var dækket ind. Jeg kan dog ikke i dag undlade at gøre den bemærkning, at jeg oprigtig talt ikke tror en pind på det, hr. J. K. Hansen siger om, at alle problemer er løst. Når hr. J. K. Hansen siger det, føler jeg mig akkurat lige så sikker, som hvis formanden for en eller anden strikkeklub sagde det samme. Den værdi har det, for vi ved jo alle sammen, at alt, hvad der eventuelt kan være af problemer, forsøger man at skjule – ingen tvivl om det – fordi aftalen skal renvaskes.

Ministeren henviser vedrørende beskæftigelsen til anvendelsen af dansk arbejdskraft og bruger DONG som eksempel. Jeg tror, ministeren kunnet have fundet bedre eksempler. Vi ved jo alle sammen, at dengang man begyndte at etablere de lange naturgasledninger, importerede man først og fremmest svejsere fra udlandet, hovedsagelig tyskere og hollændere, fordi man ikke havde sørget for, at der var danskere, der havde de nødvendige certifikater og uddannelser.

Så vil jeg endelig nævne en ting, som jeg med vilje har gemt til sidst. Vel er vi modstandere af den aftale, der er indgået her, men vi ønsker ikke at starte en skrækkampagne på nogen som helst måde. Alligevel synes jeg, det skal nævnes, når man nu har besluttet, at der skal etableres denne lange tunnel.

Vi ved jo alle sammen, at der findes temmelig mange mennesker – jeg har hørt 10 pct. nævnt – som eksempelvis er bange for at køre i tog i tunneler. Hvad vil man egentlig stille op med de mennesker? Skal de afskæres fra at benytte de kollektive transportmidler eller hvordan? Har man overvejet det problem? Det håber jeg ministeren har en bemærkning til, for i og med at man etablerer tunnelen og færgerne bliver stoppet, er der ikke ret mange muligheder tilbage.

Jeg så en udsendelse fra Tyskland for ikke så længe siden i fjernsynet, hvor man var inde på ulykker i tunneler. O.k., vi skal ikke mane skræmmebilleder frem, som der måske ikke er grundlag for, men alligevel håber jeg, at man har haft med i overvejelserne, om disse forholdsvist smalle tunneler til jernbanedriften virkelig er så sikre, at man uden videre kan gå i gang med etableringen af dem. Og skulle der ske et uheld og dermed en ulykke, håber jeg

sandelig, at man garderer sig sådan, at det er muligt at komme ind og udføre redningsarbejdet.

Som sagt er dette ikke noget, vi vil gå ud og drive politik på, men jeg synes bare, at de personer i den lille eksklusive klub, der træffer disse beslutninger, også bør have øjnene åbne for, hvad der kan ske.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Når man hører hr. Dohrmanns rystende spørgelsesstemme, tænker man på, med hvilken rædsel han så kan beskrive en højbro, hvor man 80 m oppe kører på egne gummihjul i blæst og storm. Der er der faktisk noget at være bange for selv for dem, der ikke engang er tusedrenge. Jeg tror ikke, at hr. Dohrmann skal være så bange for jernbanetunnelen.

Så vil jeg godt lige sige til hr. J. K. Hansen, at jeg ved ikke, om Socialdemokratiet er blevet snydt. Jeg tror, at hr. J. K. Hansen er fuldstændig troværdig, når han siger, at man har ofret mange kræfter på at få selve anlægsudformningen rigtig, og jeg kan heller ikke bestride, at det er gjort; jeg synes dog ikke, resultatet står helt mål med, hvad man kunne have ønsket sig. Men o.k., man har fået den borede tunnel, man har fået Halsskov Rev.

Det, som er så bekymringsvækkende, er, at den virkelig tunge del af miljøet, nemlig trafikudviklingen, har man – lad mig sige det på den måde – ofret så lidt opmærksomhed, at den modstand, der var mod etapedelingen – og den har været i systemet hele tiden, vi kan høre det her, man kan se den, når man ser materialet fra Storebæltsforbindelsen, og man kan også mærke den – ligesom har fået lov til at køre igennem. Jeg tror, det var et chok for Storebæltsforbindelsen, at de ikke fik jernbanetunnelen som sænketunnel, så den havde kunnet ligge og tage miljøskraldet fra motorvejen. Jeg tror, det kom bag på dem – det er nok en af grundene til, at ministeren kan citere så lange gribende passager derfra – så nu vil man ikke ned og have de tunnelproblemer, fordi den individuelle transport i tunnelen jo heller ikke er så sjov – det kan hr. Dohrmann måske have ret i – og derfor binder man sig fast nu med det samme til højbroen. Man ved meget lidt om denne højbro, og da er det så, jeg begræder, at etapeløsningen ikke har spillet en større rolle, end at man har sagt: